



17.4040

**Motion grünliberale Fraktion.
Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge****Motion groupe vert'libéral.
Zones vertes
pour les véhicules électriques**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.18

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.03.19

Flach Beat (GL, AG): In der Schweiz verkehren im Moment etwa 4,6 Millionen Autos. Über 10 Millionen Parkplätze stellen wir für diese Autos in der Schweiz zur Verfügung. Das zeigt auch gerade, dass die Autos am meisten parkieren. Während mehr als 80 Prozent seiner Lebensdauer steht ein Auto in der Schweiz herum, irgendwo, zu Hause, auf der Arbeit oder eben beispielsweise beim Einkaufen in der Innenstadt.

Die grünliberale Fraktion fordert mit ihrer Motion vom Bundesrat, die Grundlagen für die Einführung grüner Zonen in den Städten und Agglomerationen zu schaffen, die explizit für Elektroautos vorgesehen sind. Sie können auch so ausgestaltet sein, dass man dort länger parkieren kann, um beispielsweise das Auto aufzuladen.

Die Schweiz ist eigentlich ein Elektromobilitätsland par excellence. Die durchschnittliche Fahrdistanz beträgt in der Schweiz gerade mal 37 Kilometer am Tag, und zum Einkaufen sind es nur gerade 5 Kilometer am Tag. Es gibt eigentlich keinen Grund, weshalb wir nicht die Elektromobilität fördern sollten. In den Städten und in den Agglomerationen könnten wir damit die Probleme, die wir mit Lärm, mit Staubemissionen, mit CO₂-Belastung haben, massiv angehen und könnten eine entsprechende Förderung eben auch dahin lenken, dass mehr Elektroautos verkauft werden, denn bislang sind nur gerade 5 Prozent der verkauften Autos Elektroautos. Die Zahl könnte massiv gesteigert werden, wenn man auch einen Anreiz hat.

Wenn man schon in die Stadt fährt oder zum Einkaufen in die Agglomeration geht und weiss, dass man dann mit dem Elektroauto einen Parkplatz hat, wo man das Auto auch noch aufladen kann und wo man es vielleicht noch etwas näher hat, dann schaffen wir nicht nur einen Anreiz dazu, die Elektromobilität in der Schweiz zu fördern, sondern wir schaffen ebenfalls einen Anreiz dazu, die Innenstädte wieder zu beleben. Innenstädte, gerade Altstädte und so weiter, brauchen auch Verkehr, brauchen halt auch Mobilität, denn nicht für jeden ist es möglich, zum Einkaufen immer zu Fuss und mit dem Bus unterwegs zu sein. Damit fördern wir die Qualität im städtischen Innenraum und in der Agglomeration.

Wir kommen auch langsam, aber sicher weg von den fossilen Energieträgern. Denken Sie daran: Wir investieren jede Sekunde 32 000 Franken in fossile Energieträger, die aus dem Ausland kommen.

Die Schweiz ist für solche Zonen prädestiniert. Es ist auch nicht so, dass man dann mit einem Benzin- oder einem Diesel nicht mehr in die Stadt hineinfahren könnte. Aber die Städte können ihre Innenstadtplanung, ihre Agglomerationsplanung und vor allem ihre Verkehrsplanung so entwickeln, dass sie menschengerechter, dass sie angenehmer werden für alle. Das ist ein Gewinn für die Stadt, aber auch für die Besucher der Stadt, und es ist vor allen Dingen auch ein Gewinn für die Energiewende, wenn wir vermehrt dafür sorgen, dass Elektromobilität gefördert wird.

Ich bitte Sie, diese Motion zu unterstützen.

Schilliger Peter (RL, LU): Die Motion verlangt eine aus sogenannt ökologischer Sicht notwendige Anpassung der Verkehrsordnung. Diese müsste dann vermutlich in der Verkehrsregelnverordnung mit Nachfolgegesetzgebung in den Kantonen und Gemeinden umgesetzt werden.

AB 2019 N 45 / BO 2019 N 45

Ich bin selber ja auch Besitzer eines Elektrofahrzeugs, und freie Parkplätze zu haben ist ein schöner Anreiz. Trotzdem muss ich Ihnen aus den folgenden Gründen empfehlen, diese Motion abzulehnen: Parkplätze und Parkplatzbewirtschaftung waren in den letzten drei Jahrzehnten ein heissumstrittenes verkehrspolitisches The-





ma, sei es in den Städten oder bei sogenannten publikumsintensiven Anlagen. Der Bau neuer Einkaufszentren wurde über Jahre verzögert, weil um die Parkplatzzahl und deren Bewirtschaftung juristisch gekämpft wurde, meist bis vor Bundesgericht. In den grossen Städten wurden bezüglich Parkplätzen nicht selten sogenannte Parkplatzkompromisse geschlossen. An einigen Orten sind gar paritätische Kommissionen damit beschäftigt, öffentliche Parkplätze zu zählen.

Gemäss einer Erhebung zählen die Schweizer Städte im internationalen Vergleich zu den Schlusslichtern, was öffentliche Parkplätze anbelangt. Pro 1000 Personenwagen stehen durchschnittlich 84 bewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung. Zum Vergleich: In Deutschland sind es rund zweimal so viel, in Schweden rund dreimal so viel.

Die Motion der GLP-Fraktion will, dass für Elektrofahrzeuge eine separate Verkehrsregel eingeführt wird. Der Hintergrund ist die ökologische Betrachtung von Elektrofahrzeugen. Ob nun ein Elektrofahrzeug in jedem Fall umweltfreundlicher ist als ein anderer Kleinwagen oder ein Hybridfahrzeug, ist die erste Frage. Wie mit anderen Technologien, beispielsweise wasserstoffbetriebenen Autos, umgegangen würde, wäre dann die zweite Frage. Elektrofahrzeuge werden heute schon mit tieferen Motorfahrzeugsteuern und mit tieferen Beiträgen für die Strassenfinanzierung bevorzugt. Weitere Bevorteilungen im Umfeld der Strassengesetzgebung braucht es nicht. Oder wäre angedacht, dass in der Tempo-30-Zone, die wegen Lärmbelastung eingeführt wurde, ruhige Elektrofahrzeuge dann schneller fahren könnten? Das wäre doch auch ein toller Anreiz!

Wir werden selbst bei einer beschleunigten Entwicklung hin zu Elektrofahrzeugen noch auf Jahre einen Fahrzeugpark haben, der mit den unterschiedlichsten Technologien unterwegs ist. Eine Ausdifferenzierung bei den Parkplätzen wird unweigerlich zusätzlichen Suchverkehr schaffen. Für Deutschland zeigt eine Erhebung, dass die Autofahrer in den Städten im Schnitt 41 Stunden pro Jahr auf Parkplatzsuche sind. Auch wenn die Daten mit Vorsicht zu geniessen sind und nicht unbedingt auf die Schweiz übertragen werden können, ist dieser Suchverkehr doch existent und sicherlich ebenso einer ökologischen Betrachtung wert.

In dieser Gesamtbetrachtung muss ich Sie bitten, diese Motion abzulehnen.

Grossen Jürg (GL, BE): Kollege Schilliger, Sie haben eben gesagt, Sie seien selber Besitzer eines Elektrofahrzeuges. Dann wissen Sie ja sicherlich auch, dass jene Parkplätze, die signalisiert sind, die über eine App reservierbar und ansteuerbar sind, dann sichergestellt sind und dass es ein Vorteil sein wird, wenn es eine saubere Signalisation gibt. Ich verstehe Ihre Haltung gegen diese Erweiterung überhaupt nicht. Können Sie das nochmals erklären? Wieso wollen Sie nicht, dass man solche Parkplätze signalisiert?

Schilliger Peter (RL, LU): Herr Kollege, Sie sprechen ein sehr interessantes Thema an. Gerade die effiziente Bewirtschaftung von Parkplätzen wäre höchst interessant, wäre mit Apps sehr toll zu lösen. Nur: Die links-grünen Regierungen lehnen das in der Regel ab. Ich könnte mir auch vorstellen, dass private Parkplätze tagsüber anders genutzt werden. Aber man will diese Parkplätze nicht für Besucher freigeben. Schaffen Sie also diese Ordnung für alle Parkplätze! Dann unterschreibe ich diese Motion. Eine separate Regelung für Elektrofahrzeuge braucht es nicht.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Für Elektrofahrzeuge sollen mit grünen Markierungen spezielle Parkzonen ermöglicht werden. Das ist der Inhalt dieser Motion. Es ist so – wir haben uns ehrgeizige Klimaziele gesteckt. Mit den CO₂-Zielwerten für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge soll auch der Strassenverkehr seinen Beitrag an die Erreichung dieser Klimaziele leisten.

Damit die strengereren Zielwerte für Personenwagen, für die Automobilbranche, überhaupt erreichbar werden, müssen rund 10 Prozent der Neuzulassungen ab 2020 sogenannte Steckerfahrzeuge sein. Mit der Roadmap Elektromobilität 2022, die ja noch im letzten Jahr verabschiedet worden ist, haben sich Bund, Verbände und Wirtschaft ein noch ehrgeizigeres Ziel gesetzt. Sie wollen 15 Prozent Neuzulassungen per 2022. Um das zu erreichen, sind verschiedene Massnahmen lanciert worden, an denen sich auch der Bund beteiligt. Hingegen sind rein monetäre Förderungen nicht vorgesehen.

Basierend auf der vorliegenden Motion haben wir die Prüfung einer Einführung von grünen Markierungen als Massnahme in der Roadmap 2022 vorgeschlagen. Damit sollen Park- und Ladeflächen, die speziell Elektrofahrzeugen vorbehalten sind, klar erkennbar signalisiert werden. Das stellt eine Ergänzung zu den bisherigen und geplanten Signalisationsmöglichkeiten dar. Innerhalb der Branche ist diese Massnahme sehr begrüsst worden. Das möchte ich hier festhalten. Es verhält sich allerdings etwas anders bei den Kantonen, bei den Städten und bei den grossen Verbänden. Sie lehnen die in der Motion geforderten Markierungen ab. Das wird aus den Rückmeldungen deutlich, die wir bei der Vernehmlassung zur Signalisationsverordnung erhalten haben. Dort wurde eine Lösung analog zu den Forderungen der Motion ja bereits zur Diskussion gestellt. Wir sind jetzt daran, die Ergebnisse der Vernehmlassung, die bis Ende Januar gelaufen ist, detailliert auszuwerten.



Ich möchte etwas festhalten: Mit der Schaffung von grünen Zonen entsteht keine Pflicht, diese auch einzurichten. Im Unterschied zu den Umweltzonen müssen auch keine Aufkleber oder Vignetten ausgegeben werden. Das heisst, die städtischen, kommunalen und kantonalen Behörden können selber entscheiden, ob und wo sie spezielle Parkzonen für Elektroautos zusätzlich zu den heutigen Möglichkeiten künftig auch noch grün markieren wollen. Wir respektieren hier selbstverständlich auch den Föderalismus und die Möglichkeit für Städte und Gemeinden, hierzu ihre eigenen Entscheide zu fällen.

In diesem Sinne unterstützt der Bundesrat die Motion und die Möglichkeit, der Elektromobilität weiteren Schub zu verleihen. Man kann nicht immer über die Ziele sprechen und sagen, man müsste und man sollte. Es gibt manchmal auch konkrete Entscheide zu fällen. Das ist sicher nicht der entscheidende Beitrag, aber es ist eben wieder ein Beitrag in die Richtung, in die wir gehen wollen.

Der Bundesrat bittet Sie, die Motion auch zu unterstützen.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 17.4040/18197)

Für Annahme der Motion ... 90 Stimmen

Dagegen ... 84 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2019 N 46 / BO 2019 N 46